



Monats-Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



*BENTLEY Experimentalwagen „Corniche“ 14-B-V (= Chassis Nummer), 1938/39, Karosserie vanVooren.
Das Auto verunglückte und wurde nach den Kriegswirren nicht mehr aufgebaut.*

Die Mär vom Neuwagen als Ökoheld

Welt retten für Einsteiger: Nichts einfacher als das. Schnell ins nächste Autohaus, einen modernen BlueEfficiency-Hybrid-Ecofuel-Wagen kaufen und schon ist das Image des Ökohelden auf Jahre gefestigt. Der Autokauf als Umwelttat - so einfach stellen sich Automobilwirtschaft, Politik, Verbände und selbst Grüne/B90 schnellen und effizienten Umweltschutz vor.

Und seitdem das auch via Bild, BamS und Glotze verbreitet wird, gilt die Botschaft als Allgemeingut: Fahrer alter Autos sind Umweltmuffel. Schließlich braucht man ja nur den alten Stinker gegen einen Neuwagen zu tauschen und schon hat mein seinen Beitrag zum Kampf gegen den Klimawandel geleistet.

Und das wird zudem auch staatlich gefördert: Kommunen richten Fahrverbotszonen für alte Autos ein (da kann der Porsche Cayenne GTS (innerstädtisch

22,6l/100km) mit grüner Plakette durch die Innenstadt brausen, der 20 Jahre alte Ford Fiesta (innerstädtisch 8l/100 km) bleibt mit roter Plakette außen vor) oder der Bund fördert mit der Abwrackprämie die Verschrottung älterer Autos.

Ökonomisch wie ökologisch macht das leider keinen Sinn. Wunschdenken und Realität liegen auch hier weit auseinander. Denn neue Autos wachsen nicht CO₂-neutral auf den Bäumen. Dem Weltklima ist es schließlich egal, ob CO₂ durch einen Autoauspuff oder einen Fabrikschornstein in die Atmosphäre gelangt.



Das Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie nahm im April 2007 vier unterschiedliche Fahrzeuge unter die Lupe: den Seat Ibiza, die S-Klasse von Mercedes-Benz und den VW Lupo. Das Ergebnis: Beim Ibiza entfallen 20 Prozent des Gesamtenergiebedarfs auf die Herstellung, beim Golf sind es 22 Prozent, bei der S-Klasse 27 Prozent, beim VW Lupo sogar 30 Prozent. In

CO2 umgerechnet bedeutet das: Ein Kleinwagen kostet etwa 18 Tonnen CO2 in der Produktion, ein Mittelklassewagen etwa 22 Tonnen. Interessante Lektüre des Wuppertal-Instituts.

Was bedeutet das für die Gesamtweltbilanz?
Eine kleine Rechnung:

Variante 1

Seit 1966 nur 1 Wagen, Mercedes, Baujahr 1966, 15.000 km/Jahr mit einem Durchschnittsverbrauch von 9 Liter/100km:

Ökobilanz: 645.000 Kilometer mit einem Verbrauch von 58050 Liter führen zu einer CO2-Belastung von 153,25 Tonnen CO2. Hinzu kommen 22 Tonnen Co2-Ausstoß, die bei der Produktion entstanden sind.

Gesamtökobilanz = 175,25 Tonnen CO2

Variante 2

Seit 1966 alle 6 Jahre einen Neuwagen (15.000 km/Jahr), dessen Verbrauch schrittweise von 9 Liter/100km auf 5,5 Liter/km sinkt.

CO2 durch Produktion von 7 Autos: 108 Tonnen. (Der CO2-Ausstoß durch die Produktion wird mit 18 Tonnen (Kleinwagen) angesetzt. Sprich mehr als ein VW Polo ist damit nicht abgedeckt.)

CO2 durch Fahrleistung: Bei 645.000 Kilometer mit einem Verbrauch von 43575 Litern werden 115 Tonnen CO2 in die Atmosphäre gestoßen.

Gesamtökobilanz: 223 Tonnen CO2

Fazit: Aus Umweltgründen sind alte Autos in der Gesamtenergiebilanz umweltfreundlicher. Wenn der Neuwagenkäufer statt mehrerer Kleinwagen auch mal ein Familienauto, einen SUV oder einen Sportwagen kauft, verschlechtert sich die Ökobilanz nochmals erheblich. Das kleine Beispiel zeigt anschaulich, wie die Politik mit falschen Anreizen sogar das Gegenteil der vermeintlichen Ziele erreicht. Die im Namen der Umwelt aus der Taufe gehobene Abwrackprämie mag vielleicht der Autobranche geholfen haben. Eines aber ist klar: dem Klima hat das nicht geholfen - im Gegenteil.



Natürlich bin ich für Innovationen und für den Einsatz der jeweils modernsten und ressourcenschonendsten Technologien. Was wir aber benötigen, ist ein Gütesiegel, das die Gesamtumweltbilanz über die Lebensdauer von Produkten ausweist - das schafft Transparenz und bringt mehr als eine Fehlallokation durch Verbote (Fahrverbotszonen für ältere Autos) oder Anreize (Abwrackprämie).

Gelesen von Walter Ceh, Quelle: HANDELSBLATT

Aston Martin Jet

100 Chassis des Aston Martin DB 4 wurden 1961 verkürzt und mit zumeist leichten und sportlicheren Karosserien versehen. Am bekanntesten sind jene 19 Exemplare, die Zagato schuf. Die schönste Karosserie stammte jedoch von Giorgetto Giugiaro, damals noch in Diensten von Bertone. Das Fahrzeug wurde 1961 auf dem Genfer Salon präsentiert. Giugiaro, damals gerade 22 Jahre alt, hatte für die Aufgabe gerade einmal 2 Monate Zeit; um so bemerkenswerter fiel das Ergebnis aus!

Ein Kunde aus Beirut erstand den Wagen vom Genfer Salon weg. Später gelangte das Fahrzeug nach Amerika.



Heute gehört das Auto einem Apotheker aus Basel, der den Wagen regelmäßig bewegt. Das Fahrzeug wurde 2001 sowohl beim Concours d'Elegance in Pebble Beach als auch in Villa d'Este in die Auswahl zur Best of Show aufgenommen!

Herbert Fischer

Bentley 3 Litre – das erfolgreichste Modell

Im Jänner 1919 wurde die Automarke Bentley Motors Ltd. von Walter Owen Bentley („WO“, wie er unter Bentley-Fans bekannt ist) gegründet. Vorher betrieb er mit seinem Bruder unter dem Namen Bentley & Bentley einen Handel für DFP-Automobile. „WO“ selbst war leidenschaftlicher Rennfahrer und gewann einige Rennen mit selbst verbesserten Autos.

Im November 1919 stellte „WO“ den Bentley 3 Litre auf der London Motorshow erstmals vor. Er war das erste und erfolgreichste Modell von Walter Owen Bentley und damit der Grundstein für eine lange Tradition sportlicher und luxuriöser Automobile der Spitzenklasse.

Bis zum Beginn der Serienproduktion vergingen noch zwei Jahre, die „WO“ nutzte, seine Konstruktion in einer kleinen Fertigungsstätte in Cricklewood (damals Vorort nördlich von London) zu perfektionieren.

Der Prototyp hatte zur Betätigung der vier Ventile mit drei Litern Hubraum eine oben liegende Nockenwelle, der Zylinderkopf war mit dem Kurbelgehäuse zum Monoblock verschweißt. Den Antrieb der Nockenwelle besorgten Schubstangen. Der Hub von 149 Millimetern entsprach bereits der späteren Serienversion. Der komplette Motor, einschließlich der Ölwanne, war etwa 90 Zentimeter hoch.

Der Bentley 3 Litre war einer der ersten Serienwagen mit Vierventil-Zylinderkopf und Doppelzündung (zum Unterschied

des Prototypen mit Einfachzündung) und damit ein Meilenstein in der Automobilgeschichte, denn die Vierventilmotoren im Serienbau setzten sich erst rund 60 Jahre später durch. Bis heute gelten die ersten Bentley als Inkarnation des britischen Sportwagens der Vintage Ära.

Das Generalkonzept eines Hochleistungssportwagens von



Bentley zog besonders sportlich ambitionierte Kunden an. Der Käufer des ersten, im September 1921 übergebenen 3 Litre Bentley, war Noel Van Raalte, der sich damit einen Namen gemacht hatte, dass er mit einem Grand Prix-Mercedes im Rückwärtsgang durch Cambridge gerast war.

Bentley bot zu Beginn der Serienproduktion nur ein Modell zum Chassis-Preis von £ 1.050 an mit 70 PS und einem Radstand von 2,98 Metern. Vom Käufer musste einer der in England ansässigen Spezialisten für den Karosseriebau separat beauftragt werden. Ab 1923 konnte die Basisversion auch mit 3,3 Metern Radstand geordert werden.

Der 1923 eingeführte noch sportlichere Typ mit der Bezeichnung „Speed“ brachte es auf über 130km/h Höchstgeschwindigkeit. Mit dem Super Sport bot Bentley eine „Shortwheelbase“-Version an, mit der man rund 160 km/h fahren konnte.

Detail am Rande: die Hintergrundfarbe des geflügelten Bentley-Logos am Kühler deuten auf den Typ hin: schwarz für die Version Standard, rot für den Speed und grün für den Super Sport.

Bentley bot in den 20er-Jahren auf die 3 Litre-Modelle Standard und Speed fünf Jahre Garantie, auf den Super Sport jedoch nur ein Jahr, da diese Version für die Material mordenden Renneinsätze konzipiert war. So entschied der 3 Litre 1924 und 1927 die 24 Stunden von Le Mans für sich und machte die Marke weltberühmt.

1929 wurde das letzte von 1.619 Exemplaren des 3 Litre gebaut, darunter 513 Speed und 18 Super Sports. Das erste Modell von Bentley war damit das mit Abstand erfolgreichste Modell der Ära W.O. Bentley von 1919 bis 1931.



Während des rund 12 Jahre währenden Bestands der ursprünglichen Bentley Motors Company balancierte W.O. Bentley am Rande des Bankrotts, da sein kaufmännisches Talent nicht sehr ausgeprägt war. Noch bis 1926 lebte man „von der Hand in den Mund“, und erst mit Auftauchen des Millionärs Woolf Barnato änderte sich dies. Trotzdem wies erst 1929 die Bilanz einen nennenswerten Gewinn auf. Als Millionärs-Kunden, die mit seinen Autos Rennen fuhren, in Folge der Weltwirtschaftskrise die finanzielle Unterstützung einstellten, bedeutete dies das Ende.

Ab 1931 hatte Rolls-Royce, der Bentley-Aufkäufer, das Sa-



gen. Das komplette Bentley-Werk samt Namen und jeglicher Rechte gingen an Rolls-Royce über.

Doch seit 16. September 2002 (Walter Owen Bentley wurde am 16. September geboren, allerdings 1888) firmiert der Automobilhersteller Bentley wieder unter dem Ursprungsnamen des 1919 gegründeten Unternehmens.

Am 3. August 1971 starb Walter Owen Bentley.

Gertrud Schallmeiner

Oldtimerurteil

Verschenken eines fahrunfähigen Kraftfahrzeugs an eine Privatperson

Das Verschenken eines nicht mehr fahrbereiten Altfahrzeugs an eine Privatperson zum Zweck des Ausschachtens erfüllt nach Ansicht des Oberlandesgerichts Celle den objektiven Tatbestand des § 326 I Nr.4 a StGB.

Gemäß § 4 Altfahrzeugeverordnung ist jeder, der sich eines



Fahrzeuges entledigen will, verpflichtet, dieses nur einer anerkannten Annahmestelle, einer anerkannten Rücknahmestelle oder einem anerkannten Demontagebetrieb zu überlassen.

Altfahrzeug der vorgeschriebenen Abfallentsorgung entzo-

gen: Im vorliegenden Fall ist die Beklagte dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, da es keine Hinweise dafür gab, dass der unbekannt gebliebene Abnehmer einen für die Zwecke der ordnungsgemäßen Entsorgung autorisierten Betrieb führte.

Durch die Übergabe ihres Fahrzeuges zum Ausschachten an diesen Abnehmer hat die Beklagte somit das nicht mehr fahrbereite Altfahrzeug der vorgeschriebenen Abfallentsorgung entzogen und es „sonst beseitigt“. Dadurch entstand die konkrete Gefahr eines unkontrollierten Freisetzens der umweltgefährdende Stoffe, die sich noch in dem Fahrzeug befanden.

Das Gericht hätte hier wahrscheinlich anders geurteilt, wenn zwischen den Beteiligten klar und verbindlich, am besten schriftlich, vereinbart worden wäre, dass das Altfahrzeug nicht ausgeschlachtet, sondern aufgebaut bzw. einer anerkannten Annahmestelle zugeführt wird.

Jede andere, leichtfertige Abgabe eines „Schrottfahrzeugs“ an Dritte birgt die Gefahr einer Haftung in sich.

OLG Celle vom 15.10.2009
Die Gesetzeslage trifft auch in Österreich zu

VW Prototypen 1953 und 1955

Luigi Segre von der Firma Ghia hatte mit dem Karmann Ghia auf Käfer-Basis die Oberen in Wolfsburg offensichtlich stark beeindruckt. Man beschloss daher 1953 auch einen Entwicklungsauftrag für einen modernen Käfer-Nachfolger nach Turin zu vergeben. Die Vorgaben waren bescheiden. Etwas mehr Platz als im Käfer sollte der Neue aufweisen und das Design sollte moderner ausfallen.



In Turin entstanden in der Folge bis 1956 dann schließlich 15 leicht verschiedene Prototypen des E(ntwicklungs) A(uftrag) 47. Das vorgestellte Fahrzeug trug die Nummer 12 und befindet sich heute im Volkswagen-Museum in Wolfsburg. Das Design dürfte nicht rein zufällig an den Karmann Ghia erinnert haben. Technisch war die Verwandtschaft zum Käfer jedoch nicht zu leugnen. Die Vorderachse war an gekreuzten Querlenkern aufgehängt, die Hinterräder waren an die Käfer-typischen Pendelachse angeflanscht. Leider war das Projekt Volkswagen-intern nicht unumstritten und scheiterte schließlich endgültig, als sein geistiger Vater Ludwig Böhner, der von Opel gekommen war,

den VW-Konzern nach Streitigkeiten wieder verließ. Nicht jeder Entwicklungsauftrag hatte zum Ziel, einen Nachfolger des Käfer zu entwerfen. EA 48 war als Ergänzung des Modellprogramms unterhalb des Käfers konzipiert worden. Der Wagen sollte bei einer Serienfertigung ab Mitte der 50er Jahre nur etwa 3.000,- DM kosten, während der Käfer in der Standardausführung damals immerhin 3.950,- DM Anschaffungskosten verlangte.



Technisch entwickelte man hierzu ein Frontantriebskonzept mit Federbein-Vorderachse nach dem McPherson-Prinzip an Dreiecksquerlenkern. Die Hinterachse war jedoch wie beim Käfer als Pendelachse ausgeführt. Der Motor entsprach einem halben Käfermotor und war natürlich luftgekühlt. Die Karosserie war hingegen geradezu revolutionär. Ein zweitüriger, selbsttragender Aufbau mit Steilheck (aber ohne Klappe) über vier Sitzen. Die zugeschweißten hinteren Fenster und die graue Farbe dienten hingegen lediglich der Tarnung bei Erprobungsfahrten in der damaligen Zeit. Konzeptionell war der Wagen dem 1959 von Sir Alec Issigonis entworfenen Mini gar nicht unähnlich. Rückblickend kann man daher dem Projekt durch- aus Chancen attestieren, doch Heinrich Nordhoff stoppte das Projekt, angeblich nach Intervention von Friedrich Borgward bei der Politik in Bonn.

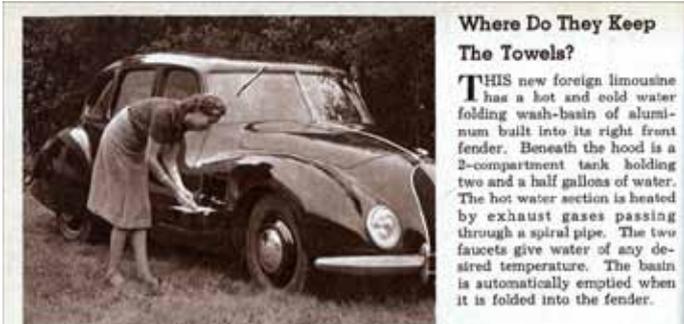
Herbert Fischer

Horch 930 S Stromlinie

Noch vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges baute man bei Horch drei Exemplare des Stromlinienwagens für das neu entstehende Autobahnnetz. Nach dem Krieg produzierte man in Zwickau fünf oder sechs weitere Exemplare aus Restteilen.

Die Restauration dieses Fahrzeugs dauerte von Januar 1993 bis November 1994 und wurde von der Firma A. Rode in Riga

durchgeführt. Nur noch zwei Exemplare sollen existieren. Angetrieben wurde der 930er von einem V8 Motor mit knappen Vier-Liter-Hubraum. Der Wagen hat eine Länge von 5,53 Meter und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h.



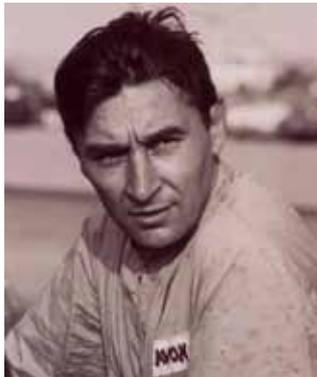
Der geneigte Leser wird sich beim Betrachten des vorherigen Bildes fragen, was das denn sein, soll was da auf der rechten Seite der Karosserie herauszuklappen ist. Aus dem englischen Text können wir lesen, dass dies eine Warmwasser-Aufbereitung war, um sich die Hände zu waschen. Praktisch?

H. erbert Fischer

Roy Salvadori

Roy Francesco Salvadori (geb. 12. Mai 1922 in Dovercourt) ist ein ehemaliger englischer Autorennfahrer.

Als Sohn italienischer Emigranten geboren, begann seine Motorsport-Karriere 1947 auf einem hubraumstarken Alfa Romeo. Überhaupt schien er im Gegensatz zu seinen englischen Landsleuten eine auffällige Neigung zu italienischen Herstellern zu haben. In die Formel 1 kam er erst nach dem Einsatz auf verschiedenen hochklassigen Wagen in Sportwagenrennen. So fuhr er einen 2-Liter-Maserati für das „Gilby Engineering Team“ Sidney Greenes oder einen Frazer-Nash bei den Rennen in Brooklands. Für Greene steuerte er auch zwischen 1954 und 1956 einen Maserati 250F mit beachtlichen Platzierungen bei verschiedenen Grand-Prix-Läufen, die nicht zur Weltmeisterschaft zählten.



Bei dem nicht zur Weltmeisterschaft zählenden berühmten

Rennen im Easter-Monday-Goodwood-Meeting traf Salvadori mit seinem Maserati auf Ken Wharton, der als sein Erzrivale galt, und dessen BRM-16-Zylinder. Wharton fuhr konsequent Kampflinie. Außerdem verlor sein Motor Öl, das sich auf der Windschutzscheibe und der Brille seines Verfolgers niederschlug. Salvadori verlor offensichtlich die Nerven und gestikuliert drohend. Während der 19. Runde versuchte er in der Lavant-Kurve innen vorbeizukommen und kollidierte. Beide Fahrer konnten zwar nach dem Dreher weiterfahren, aber Salvadori musste mit einem Kupplungsschaden aufgeben, während Ken Wharton das Rennen gewann. „Ken war einer der allerhärtesten Fahrer, ich hätte es besser wissen müssen ...“, urteilte Roy Salvadori im Rückblick. Beide Fahrer erhielten daraufhin eine goldene bzw. silberne Taschenuhr vom Veranstalter geschenkt, auf deren Innenseite „Zur Erinnerung an ein unvergessliches Rennwochenende“ graviert war.



Im Anschluss daran fragten das Cooper-Team und auch Aston Martin, ob Salvadori nicht für offizielle Rennsporteinsätze innerhalb des Championships zu haben sei. Bezeichnenderweise kam der chancenlose Frontmotor von Aston-Martin erst 1959 zum Einsatz, als er technisch bereits überholt war. Während der Formel-1-Saison 1957 startete Salvadori auch für Vanwall, als deren Piloten wegen Krankheit bzw. Verletzungen pausieren mussten. Doch schließlich war er es – und nicht der höher eingeschätzte Jack Brabham –, der beim Grand Prix von Aintree mit dem fünften Rang die ersten Punkte für das Cooper-Climax-Team einfuhr.

Salvadoris größter motorsportlicher Erfolg war 1959 der Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans mit seinem Partner Carroll Shelby auf einem Aston Martin DBR 1.



St. Moss und R. Salvadori in Silverstone 2008

Später kam Roy Salvadori, dem der Ruf eines verbissenen, aber nie unfairen Kämpfers anhaftete, beinahe zu seinem fälligen Monoposto-Sieg. Beim Grand Prix der USA während der Formel-1-Saison 1961 fuhr er wieder einen Cooper für das Yeoman-Credit-Team. Runde für Runde arbeitete er sich als Zweitplatzierte an den führenden Innes Ireland auf Lotus heran, als der Motor des Cooper und damit auch seine Hoffnungen platzten.

Ende 1962 zog sich der 40-jährige Salvadori von der Formel 1 und einige Jahre später auch von den Sportwagenrennen zurück, um sich seiner Karriere als Autohändler zu widmen. Kurzzeitig sah man ihn wieder in der Formel 1, doch diesmal als Teammanager des Cooper-Maserati-Teams zwischen 1966 und 1967. Danach nahm er endgültig seinen Abschied vom Rennsport. Heute kann man ihn bei englischen Großveranstaltungen als gerne gesehene Gast fallweise bei Demo-Auftritten sehen.

Herbert Fischer, Wikipedia

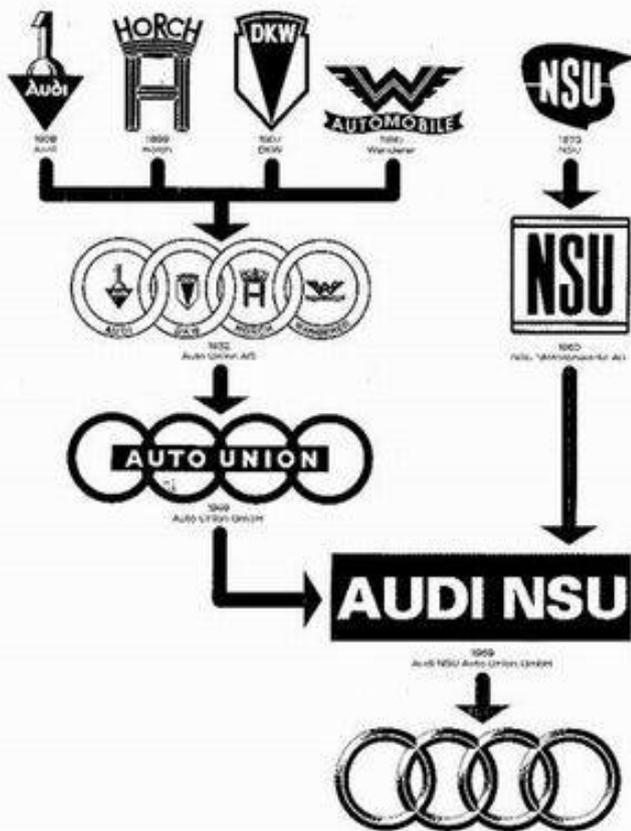
Hans Mezger wurde 80 Jahre

Der ehemalige Porsche-Rennleiter und Entwicklungsleiter Hans Mezger ist im November 80 Jahre alt geworden.

Seine Zeit bei Porsche dauerte von 1956 bis 1994, er war an allen wesentlichen Motorkonstruktionen der Zuffenhausener jener Tage beteiligt. Darunter waren Aggregate wie der sagenhafte 917-Zwölfzylinder. Noch heute fährt Mezger einen 911er.

Die Firmengeschichte von AUDI

...auf einen Blick:



Erinnerung an den Autofriedhof Gürbetal

Der Historische Autofriedhof in der Schweiz, über den wir schon ein paar Mal berichtet haben, ist nun fast Geschichte. Die moosigen Autowracks, die im September großteils versteigert wurden, werden derzeit weggeräumt. Als Erinnerung bietet der Auktionator, die Oldtimergalerie International GmbH in Toffen, ein Geschenk-Paket an: Das Buch „PARK“ (150 Seiten Schrottplatzkultur), den Auktionskatalog mit den 800 Wracks, zwei T-Shirts „Hist. Autofriedhof Gürbetal“ sowie ein Kartenspiel mit Schrottautomotiven. Dies ist unter www.oldtimergalerie.ch/images/Autfriedhof/Geschenk.htm oder www.autofriedhof.ch zu bestellen.

Rost zum Auflackieren

Was fast allen Oldtimer-Besitzern schlaflose Nächte bereitet, ist der Rost. Der kann nun auch „lackiert“ werden.

Aus dem Internet Auftritt www.fusselshop.de ein Auszug:

Dieser 1K Spezial-Rostlack ist ein Lack, der wirklich rostet! Ein aufwendiges Abschleifen und Abbeizen, um eine Rost-Optik zu erzeugen, gehört somit der Vergangenheit an. Der Rostlack kann im Spritz-, Streich- oder Rollverfahren verarbeitet werden, außerdem lässt er sich auf vielen verschiedenen Untergründen auftragen, auch auf nicht-rostenden Oberflächen, wie Aluminium, Edelstahl, aber auch auf Kunststoffen (speziellen Primer verwenden!). Die Produktanwendung ist einfach und variabel, der Rostlack ist ein 1K Material und benötigt keinen Härter oder Verdüner. Durch verschiedene Auftragsmethoden können zusätzliche Effekte, wie eine gröbere Oberfläche, erreicht werden. Bei einem Auftrag mit der Sprühpistole entsteht eine sehr gleichmäßige Oberfläche. Durch aktive Bestandteile wird nach dem Auftrag eine Reaktion zwischen Lack und Luft (Sauerstoff) ausgelöst. Der Lack ist also nicht von Anfang an rostig, der Effekt entsteht in den Folgetagen nach dem Auftrag. Dabei spielt die Luftfeuchtigkeit eine wichtige Rolle, denn je höher diese ist, desto schneller und intensiver rostet der Lack. Der Rostvorgang dauert je nach Verhältnisse 3-5 Tage. Dieser Prozess kann durch Auflegen nasser Tücher oder durch Einsprühen mit Salzwasser beschleunigt werden. Ein bereits vorhandener intakter Lackaufbau verhindert dabei eine Durchrostung. Hat die Rost-Optik ein wunschgemäßes Niveau erreicht, kann bei Be-



VW übernimmt Karmann

Der insolvente Karosseriebauer Karmann, Osnabrück, wird nach langen Verhandlungen zur Zitterpartie. Der Volkswagen-Konzern wird große Teile Karmanns übernehmen. Dies wäre die Rettung des Kerngeschäftes des Coupe- und Cabrio-Spezialisten, bei dem einst der VW Karmann Ghia entstand. Nachdem auch Porsche in den VW-Konzern integriert wurde, sollen nun ab 2012 rund 130.000 Autos der Modelle Boxter und Caymann gefertigt werden. Eigentlich sollte dieser Auftrag an den österreichisch-kanadischen Zulieferer Magna gehen, ehe VW sich zu dem durchaus nicht symbolischen Schritt, den Produktions-Standort Osnabrück zu erhalten, entschlossen hat. Unklar ist weiterhin aber die Zukunft des Entwicklungsbereichs *Dachsysteme von Karmann*.

darf mit einem 2K Spezial-Matt-Klarlack überlackiert werden, dies ist jedoch nicht zwingend erforderlich und sollte individuell, je nach Anwendungsart geprüft werden.

Der Lack basiert auf einer Acryl-Basis und ist unverträglich mit Kunstharzlacken.

Ist schon Fasching? Ist es ein Scherz oder Echt?

Herbert Fischer

Lago Maggiore-Bugatti versteigert

Der kürzlich wieder aufgetauchte Bugatti Brescia Typ 22 Roadster (wir berichteten in der COVC-Monats-Gazette Nr 50) wurde am 23. Jänner von Bonham anlässlich der Retromobile Ausstellung in Paris versteigert. Bonham preist den Fund aus dem Lago Maggiore als großartigen Fund mit nicht ganz eindeutiger Geschichte an. Ob das stark verrostete und nur mehr teilweise vorhandene Wrack jemals wieder auf der Straße anzutreffen sein wird, ist zu bezweifeln. Eher wird es als „Kunstwerk“ in einer Sammlung dienen.



Die stark korrodierte rechte Seite des Typ 22



...die „Schokoladenseite“ des Bugatti, durch den Schlamm konserviert

Der Typ Brescia (Baujahr 1925) wurde erstmals im August 1967 bei einem Tauchgang im Lago Maggiore entdeckt. Recherchen an Hand des Wracks ergaben, dass die Fahrzeugplakette samt Chassisnummer nicht mehr vorhanden ist. Anhand der Motornummer 879 und der Getriebenummer 964 gab es Hinweise, dass es sich um das Chassis Nummer 2461 handelt. Einiges deutet darauf, dass die Karosserie etwa Ende der 20er Jahre modifiziert oder ausgetauscht wurde. Dennoch gilt der ursprünglich als Besitzer ermittelte Marko Max Schmuckler-ski, ein in Zürich geborener Architekt polnischer Abstammung, als wahrscheinlichster Kandidat. Er dürfte den Wagen auf der Flucht vor der Schweizer Steuerfahndung im See versenkt haben.

Der Schätzwert wurde mit ca. 90.000.- Euro angesetzt. Ein Niederländer zahlte nach Angaben des Auktionshauses Bonham 260.500 Euro (incl. Kommission) für das Wrack. Mit dem Auktionserlös soll die Stiftung gegen Jugendgewalt (www.damianotamagni.ch) gefördert werden.

Herbert Fischer

Neue Bücher



Kunstwerke in Chrom

Man kann alles mögliche sammeln: Stofftiere, Filme, Kronenkorken etc. Aber nichts passt so schön ins heimische Wohnzimmer wie Auto-Embleme und Kühlermarken. Über 500 davon hat Ruth Schumacher in den vergangenen Jahren zusammengetragen. Die 100 schönsten Embleme präsentiert sie nun in dem Buch „Kunstwerke in Chrom“, einem Bildband, der jeder Kühlerfigur eine ganze Seite widmet. Dabei geht es nicht um Vollständigkeit, sondern darum, eine Art Querschnitt durch die Markenembleme der letzten Jahrzehnte anzubieten. 49,80 Euro kann man sich jetzt ein kleines Stückchen Automobil-Geschichte ganz einfach nach Hause holen.



Wißner-Verlag, 2009, ISBN 978-3-89639-711-9

Großer Preis der Nationen

Diese vier Bildbände, die sich in Format und Aufmachung gleichen, sind voll mit rarem Fotomaterial aus dem Fundus der Ludvigsen Library, dem Archiv des Herausgebers. Gleich welchen Band man aufschlägt, hier wird Rennsportgeschichte lebendig. Ganz besonders die Pionierleistungen in der Frühzeit des europäischen Motorsports, ob in den Konstruktionen oder auf der Rennstrecke, werden ausführlich geschildert. Die Autoren, Ludvigsen selbst und David Venables liefern profunde Informationen, so dass diese Reihe einer Enzyklopädie gleicht.



„Racing Colours“: Italian Racing Red, German Racing Silver, French Racing Blue, British Racing Green. Englischer Text. Jeder Band, 176 Seiten, kostet 33,50 Euro.

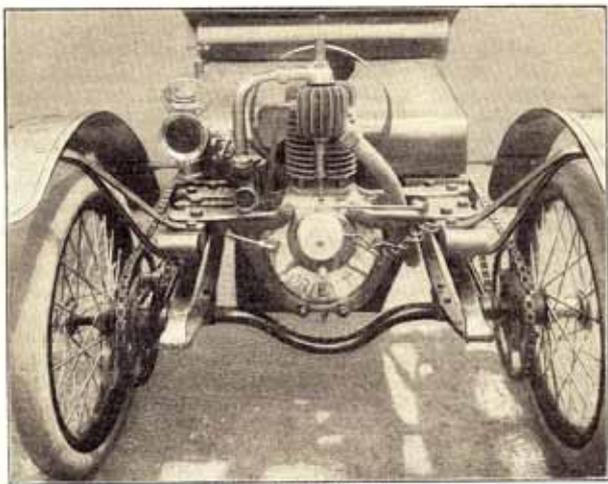
Media Distribution, Tel. 0049-22293-902058 oder www.imd-motorsport.de

Amerikanische Postautomobile

Von Michi Braun habe ich das Buch „Das neue Universum“ aus dem Jahre 1908 erhalten. Sensationell was man in diesen Jahren schon an speziellen und komplizierten Maschinen und Geräte erfunden und benützt hatte.

Ich zitiere aus dem Artikel zum amerikanischen Postauto:

Trotz vieler Gegner erwirbt sich das Krafffahrzeug von Jahr zu Jahr mehr Anhänger und Freunde. Schon seit geraumer Zeit hat es aufgehört, ein reines Sportwerkzeug zu sein und findet als Nutzfahrzeug in Handel und Industrie weitgehend Verwendung. Man denke nur an die zahlreichen Lieferungswagen der großen Geschäfte und Warenhäuser, an Automobildroschken und Automobilomnibusse. Auch die Behörden und vornehmlich die Postverwaltungen der meisten Staaten haben sich das neue Fahrzeug zunutze gemacht ...:



Motor des Postautomobils.

Der Motor treibt mit durchgehender Welle nach vorn auf ein Geschwindigkeits- und Differentialgetriebe, von dem aus die Bewegung dann wieder nach hinten auf die beiden Räder durch zwei Seitenriebe übertragen wird, wie es die zweite Abbildung zeigt. Gerade die Behörden geben gern solche Motore in Auftrag. Zu einer Zeit, da wir bereits durchaus zuverlässige Benzinwagen hatten, stellten viele Feuerwehren immer wieder Versuche mit Dampfswagen an, obwohl von sachmännlicher Seite dringend abgeraten wurde. Ähnlich auffallend ist es, daß die amerikanische Postbehörde hier eine völlig neue Anordnung wählt, obwohl der Motowagen mit vorn liegendem Motor sich durchaus bewährt hat. Man wird abwarten müssen, ob das Fahrzeug alle die guten Eigenschaften besitzet, welche seine Erfinder ihm zusprechen. Zum mindesten ist der Wagen nicht teuer. Er kostet nur eintausendsechshundert Mark, kann bis vierzig Kilometer in der Stunde leisten und wiegt nur zweihundertzweiundsiebzig Kilogramm. In jedem Falle bedeutet seine Einführung eine wesentliche Vereinfachung und Beschleunigung des Landpostdienstes, eine Erleichterung,

KS-Pierburg feiert 100 Jahre

Kaum ein westdeutsches Auto der siebziger Jahre, in dem nicht ein SOLEX-Vergaser von Pierburg für die Gemischaufbereitung verantwortlich war, kaum ein Fahrzeughersteller, der nicht KS-Kolben verbaute.

Gegründet wurden die Firmen 1909 von Bernhard Pierburg in Berlin und 1910 von Karl Schmidt in Nekarsulm. Nun feiern die Unternehmen, die 1998 fusioniert wurden (Jahresumsatz 2008: 2,06 Milliarden Euro) und zu den größten Autozulieferern der Welt gehören, ihren 100. Geburtstag.



Herbert Fischer

„Käfer“ ist Nummer 1 bei Oldies

Rund 315.000 Oldtimer mit Erstzulassung 1979 und früher sind in Deutschland dauerhaft (ohne Saisonkennzeichen) zugelassen.

Wie eine Auswertung des *Verbands der Automobilindustrie* ergab, sind 44.540 Exemplare davon VW Käfer, gefolgt von Mercedes /8 mit über 10.000 Stück. Der dritte Platz wird vom Opel Kadett der Baureihen A bis C mit 9334 Stück eingenommen vor 7200 Trabants.

Elio Zagato gestorben

Im September verstarb der Karosseriedesigner Elio Zagato, Sohn des Gründers der Mailänder Designschmiede, im Alter von 88 Jahren.



Mercedes 500 K „Autobahnkurier“

Der Mercedes-Benz 500 K wurde als Nachfolger der Typen S im Februar 1934 auf der Berliner Automobilausstellung vorgestellt. Er trägt die interne Baumusterbezeichnung W29. Mit dem Autobahnkurier wollte Mercedes kein Gepäck transportieren, sondern vor allem eines: die Botschaft vom schnellen Reisen auf der gerade errichteten Autobahn.

Heute würde man von einer Designstudie oder von einem Show-Car sprechen - ein neues Auto, „so eines will ich auch“ - das dann aber nicht gekauft wurde. Heute steht man davor mit offenem Mund und bestaunt die einzigartig schöne Form.

- Mercedes-Benz 500 K (1934–1936)
- Mercedes-Benz 500 K Spezial-Roadster (1936)
- Mercedes-Benz 540 K im Auto und Technikmuseum Sinsheim
- Mercedes-Benz 500 K mit Erdmann-&-Rossi-Karosserie für den König des Irak (1935)
- Mercedes-Benz 540 K Cabriolet B (1936)



Mercedes 540, Karosserie Erdmann & Rossi, Einzelstück

Die 540er waren mit drei verschiedenen Fahrgestellen erhältlich. Das Normal-Fahrgestell hatte einen Radstand von 3290 mm, einige Fahrgestelle einen zurückversetztem Motor, bei dem die Antriebseinheit und der Kühler um 185 mm nach hinten versetzt sind und die Platzverhältnisse dem Fahrgestell mit kurzem Radstand von 2980 mm entsprechen. Auf dem Normal-Fahrgestell wurden viertürige Limousinen, zweitürige Tourenwagen und die Cabriolets B und C angeboten, während Cabriolet A, Roadster 2+2, Coupé, Spezial-Roadster und „Au-

tobahnkurier“ das Fahrgestell mit zurückversetztem Motor nutzen. Auf dem kurzen Fahrgestell gab es den Sport-Roadster und das Sport-Coupé.

Alle Wagen sind mit einem Achtzylinder-OHV-Reihenmotor mit 5018 cm³ Hubraum und zuschaltbarem Roots-Gebläse ausgestattet. Die Antriebseinheit liefert 74 kW (100 PS) im Saugbetrieb und 118 kW (160 PS) mit Kompressor. Teilsynchronisierte Vier- oder Fünfganggetriebe leiten die Kraft an die Hinterräder weiter, die an einer schraubengefederten Pendelachse hängen. Auch die Vorderachse hat Schraubenfedern. Alle vier Räder haben hydraulische Bremsen mit Saugluftunterstützung. Die Wagen erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Der damalige Preis betrug 15 000 Reichsmark, was auf heutige Verhältnisse umgerechnet etwa 100 000 Euro entspricht.

Ein „Autobahnkurier“ trat auch sportlich in den Vordergrund - Klassensieg (H.J. Bernet und O. Müller) bei der Veranstaltung *2000 km durch Deutschland*. Bei dem Wettbewerbswagen bestand die Fahrgastzelle aus kunstlederbespanntem Holz. Dieses Auto und das Autoschau-Objekt (IAMA 1934) ist bis heute verschollen. Ein Exemplar, das nach Teheran verkauft wurde, ist in einem Museum zu bestaunen.



Vom Modell 500 K wurden 342 Stück hergestellt, vom (normalen) Modell 540 K 419 Stück. Beide Modelle wurden aus der Sindelfinger Produktion ausgeliefert: 70 Fahrgestelle ohne Aufbauten und 28 als offene Tourenwagen. Sechs Stück wurden als „Autobahnkurier“ gebaut und verkauft. 58 Roadster, 116 Cabriolets A, 296 Cabriolets B und 122 Cabriolets C verließen die Mercedes-Hallen.

Ein „Autobahnkurier“ ist gerade in Deutschland zu verkaufen (einer von sechs)!

Herbert Fischer



„Monty´s“ Rolls

Extravaganz zeichnet viele Engländer auch bei der Wahl des Autos aus. So auch der Rolls Royce Phantom III, den der große Feldmarschall Viscount Montgomery of Alamein geordert hatte.



1936 wurde das Fahrgestell 3AX79 (4 door 4 light saloon) bei Rolls Royce hergestellt, Motor No. E98W, und an die berühmte Karosserie-Firma H.J. Mulliner geliefert. Das außergewöhnliche Design stammt aus dem Konstruktionsbüro der deHavilland Aircraft. Das Design polarisiert: bis zur Windschutzscheibe konventionell, aber dann... die nach vorne stark geneigte Windschutzscheibe springt dem Betrachter sofort ins Auge. Hinter der unkonventionellen Windschutzscheibe endet die Karosserie-Form sehr harmonisch in eine aerodynamische Heckform. Braunes Leder innen, außen ist der Wagen bis heute in schwarz gehalten.



Das Einzelstück wurde von Montgomery zwanzig Jahre lang gefahren und 1963 erstmals behutsam restauriert. Der Wagen ist einige Male in Pebble Beach, USA, prämiert worden und ist zur Zeit in den USA zum Verkauf ausgeschrieben, Preis ca. 350.000 \$

Herbert Fischer

DKW GT Malzoni

Die Geschichte des Klassikers DKW GT Malzoni begann im Jahr 1962, beeinflusst durch den Brasilianer Genaro „Rino“ Malzoni, Sohn eines reichen Landwirtes im Hinterland von Sao Paulo.



Vorbilder Malzoni waren die italienischen Sportwagen. Malzoni entwarf eine Form, die heute noch faszinieren kann. Gefertigt wurde die Karosserie aus Kunststoff. Dadurch konnte man den Wagen besonders leicht herstellen. Das Konzept Malzoni weckte das Interesse des brasilianischen Lizenznehmers von Auto Union, der DKW Vemag. 35 Exemplare wurden in Sao Paulo angefertigt. Daraus entwickelten sich verschiedene Rennsportversionen, welche damals schon über 200 km/h schnell waren. Ruhm erlangten diese Rennwagen bei den Mil Milhas (1000 Meilen) Rennen von Interlagos. Jan Balder und der spätere Formel-1 Fahrer Emerson Fittibaldi waren die Sieger.

Da der Sportwagen relativ teuer war, blieb es bei der geringen Stückzahl von 35 Exemplaren, und nach einem Jahr wurde die „Kleinserie“ wieder eingestellt. Heute sind Malzoni rare Exemplare und dadurch auch sehr selten bei Concours d’Elegance oder Oldtimer-Veranstaltungen zu sehen.

Nach spektakulärer Suche nach einem Exemplar und anschließender einjähriger Restaurierung in Brasilien ist nun eine Straßenversion des DKW GT Malzoni mit einem 60 PS starken Dreizylinder-Zweitakt-Motor im AUDI-Museum in Ingolstadt zu bewundern. Es ist dies der einzige DKW-Malzoni in ganz Europa.

Herbert Fischer

Leyat Hélica 1921

Seltsam mutet einem heute der Anblick des Propeller angetriebenen Fahrzeuges an. Der Franzose Marcel Leyat begann 1919 seine Idee eines Propeller angetriebenen Fahrzeuges erstmals zu realisieren. Einige Prototypen entstanden, bis dann zuletzt 1921 der 2H mit geschlossener Fahrgastzelle gebaut wurde.



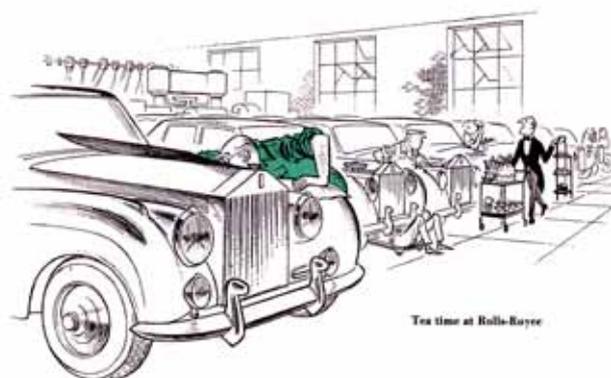
Cycle-Cars nannte man die filigranen „Dinger“ mit Fahrrad/Motorradreifen bestückt. Das Exemplar aus 1921 besitzt einen Luftgekühlten Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor Typ A.B.C. Scorpion und hat eine Leistung von etwa 30 PS. Direkt über die Kurbelwelle wurde der Front-Antriebsflügel mit einem Durchmesser von 1,4 Metern mit einer maximalen Drehzahl von 1.800 U/min angetrieben. Keine Kupplung vorhanden. Die Sitzanordnung war hintereinander und die Karosserie wurde aus Sperrholz und Holz in die „Ichtoide“ Form gestaltet. Das Fahrzeug ist knappe drei Meter lang und hat ein Leergewicht von nur etwa dreihundert Kilo! - weniger als ein Harley Davidson Motorrad. Die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h konnte mit einem Verbrauch von nur 6 Litern erreicht werden.

Zwischen 1919 und 1925 entstanden 30 Hélica, von denen zwei Exemplare überlebt haben - eine offene Sport-Version und die geschlossene Limousine.

Herbert Fischer



...die 1919 gebaute offene Sport-Version 2H



Flajole Forerunner

Bill Flajole arbeitete in den USA als Auto-Karosserie-Designer für General Motors und Ford. 1955 entstand eine Studie eines Sport-Coupes, Flajole ließ sich als Jaguar Fan vom XK 120 stark beeinflussen und der Forerunner diente auch als Chevrolet Corvette Inspiration.



Die Zweifarben-Lackierung unterstreicht die dynamische Karosserie-Form. Der Wagen wurde lange Zeit im bekannten und berühmten Blackhawk Automotive Museum ausgestellt und ist zur Zeit in den USA für rund 350.000 \$ zu kaufen.

Herbert Fischer

COVC Club-Nachrichten

Weihnachtsfeier

Am Donnerstag, dem 3. Dezember 2009, fand im Wintergarten der Panaromaschenke die COVC Weihnachtsfeier statt. Stolze 65 Besucher konnten mit einem Glas Sekt begrüßt werden. Dem Essen und den ersten angeregten Diskussionen folgte ein Rückblick auf die Clubereignisse des Jahres 2009. Durch den Abend führten Johann (Juster) und Wolfgang (Nowotny) in klassischer Farkas-Waldbrunn-Manier. Dabei kämpften die beiden teilweise mit bekannten Oldtimerproblemen: Das (Augen-) Licht lässt nach und das Kurzzeitgedächtnis springt nicht mehr wie gewohnt an. Georg (Braune) erklärte den Anwesenden die Geheimnisse der englischen Schrottverwertungsveranstaltung „Beaulieu“. Auf gekonnt satirische Weise demonstrierte er das Verhandlungsgeschick bzw. Nichtgeschick so manchen Clubmitglieds und dass das „will haben“ keine gute Ausgangsposition dafür ist. Für mich ist nun endgültig klar: die verwendete Straßenseite und die Seite, wo das Lenkrad angebracht ist, ist nicht das einzige, was in England anders ist.



Im Gegensatz zu manchem früheren Jahr wurde heuer auf Weihnachtsgeschenke verzichtet und stattdessen im Namen aller Clubmitglieder der namhafte Betrag von Euro 700,- für ein Förderprojekt von behinderten Kindern gespendet.



Mit der Ehrung aller eifrigen Helfer und Sponsoren ging der Abend in den gemütlichen Teil über. Die Ehrung der weiblichen Mitglieder hat sich unser Präsident vorbehalten. Es ist zu überlegen, ob hier nicht der Titel „Küsserkönig“ angebracht ist.





Wie viele Fahrzeuge bei Gesprächen in den Köpfen der Anwesenden zerlegt und wieder (fast richtig) zusammengebaut wurden, konnte nicht ermittelt werden.

Für mich war es der erste, aber sicher nicht der letzte Besuch einer Weihnachtsfeier des COVC und ich darf mich hier den Glückwünschen der Organisatoren anschließen.

Frohe Weihnachten und ein pannenfreies neues Jahr

Robert Dengg

6. Slotcar-Abend, „Start in den Frühling“

Am 26. März laden wir alle Clubmitglieder dazu ein.

Ort: FLATRACE, 1150 Wien, Flachgasse 9

18.00 Uhr Training

19.00 Uhr Rennen

Einladung folgt in den nächsten Tagen.

2. Weinviertel-Klassik 2010

Die 2. Weinviertel-Klassik wird heuer am 18./19. Juni stattfinden (nicht wie vergangenes Jahr im September). Die Vorbereitungsarbeiten laufen bereits, Start- und Zielort werden demnächst fixiert. Es wäre schön, wenn wieder viele an dieser Oldtimerfahrt teilnehmen. Vielleicht können wir auch wieder prominente Teilnehmer begrüßen.

Ausschreibung und Voranmeldeformular finden Sie ab etwa Mitte Februar unter www.covc.at

Veranstaltungen, Ausfahrten

- 7. März: 3. LIONS-COVC-Bowlingturnier
- 26. März: 6. Slotcar-Abend „Start in den Frühling“
- 10. April: LIONS Wien Donau, Kabarettabend
- 8. Mai: COVC Saisonopening, Org. Fam. Rosner
- 15./16. Mai: Oldtimermesse Tulln
- 13. Juni: LIONS Wien Donau, Sommerfest
- 18./19. Juni: 2. Weinviertel Klassik
- 2. Juli: COVC Schnapsturnier

- 6. August: COVC Sommerfest, Glashaus
- 16. Oktober: COVC Schlussfahrt
- 4. November: Clubabend, Generalversammlung und Wahl des Vorstandes
- 2. Dezember: Clubabend und Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag **4. März 2010**, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmtweichstraße 5, 19.00 Uhr

Achtung! Wegen der Osterferien verschiebt sich der April-Clubabend auf den **8. April**
Siehe COVC-Termine www.covc.at.

Inhaltsverzeichnis

Die Mär vom Neuwagen als Ökoheld	1
Aston Martin Jet	2
Bentley 3 Litre – das erfolgreichste Modell	2
Oldtimerurteil	3
VW Prototypen 1953 und 1955	4
Horch 930 S Stromlinie	4
Roy Salvadori	5
Die Firmengeschichte von AUDI	6
VW übernimmt Karmann	6
Hans Mezger wurde 80 Jahre	6
Erinnerung an den Autofriedhof Gürbetal	6
Rost zum auflackieren	6
Lago Maggiore-Bugatti versteigert	7
Neue Bücher	7
Amerikanische Postautomobile	8
KS-Pierburg feiert 100 Jahre	8
„Käfer“ ist Nummer 1 bei Oldies	8
Elio Zagato gestorben	8
Mercedes 500 K „Autobahnkurier“	8
„Monty´s“ Rolls	9
DKW GT Malzoni	9
Leyat Hélica 1921	10
Flajole Forerunner	11
COVC Club-Nachrichten	11

Ihr Partner für:

- Kopie
- Digitaldruck
- Großformatdruck
- Offsetdruck
- Textildruck
- Risodruck
- Visitenkarten
- Stempel
- Schilder
- Copyshop
- Gravuren
- Geschienke
- Werbeartikel
- Klebebeschriftung
- Grafikstudio
- Bindungen
- Displays
- Banner

City Copy Service

Gudrunstraße 160, 1100 Wien
Tel.: 604 87 55
Fax: 6048755 - 55
E-Mail: ccs10@aon.at
Web: www.citycopyservice.at

CITY COPY SERVICE

Impressum

Herausgeber: COVC
A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/4

Redaktion: Herbert Fischer
Gertrud Schallmeiner

E-Mail: herbert.fischer@covc.at

Druck: City Copy Service, A-1100 Wien
www.covc.at